

DER
OBERBÜRGERMEISTERSTADT  MÜNSTER

Postanschrift: Stadt Münster • 48127 Münster

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Postfach
48135 MünsterAMT FÜR
STADTENTWICKLUNG,
STADTPLANUNG,
VERKEHRSPLANUNG
Stadthaus 3, Albersloher Weg 33
Auskunft erteilt:
Herr Witt
Zimmer: 237
Telefon: 0251/492 - 61 57
Telefax: 0251/492 - 77 32
E-Mail:
Witt@stadt-muenster.de
Sprechzeiten:
Mo, Mi, Fr 08.00 - 12.00 Uhr
Do 15.00 - 18.00 UhrDatum und Zeichen Ihres Schreibens:
02.04.2014, 3400P-143.3/0173Mein Zeichen (Bitte angeben):
61.42.0020

Münster, 03.06.2014

**Planfeststellung nach dem Bundeswasserstraßengesetz für den Ausbau des Dortmund-Ems-Kanals (DEK) bei km 62,405 und km 62,423 (Ersatz der Prinz-Brücke Nr. 66 bei DEK-km 62,405 im Zuge der Stadtstraße Osttor durch eine Geh- und Radwegbrücke bei DEK-km 62,423 einschließlich einer Straßenanbindung zum Gewerbegebiet Nobelstraße)
hier: Stellungnahme der Stadt Münster**

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem o. g. Schreiben wurde die Stadt Münster aufgefordert, zur Planung bis zum 18.06.2014 Stellung zu nehmen.

Zur Fristwahrung nimmt die Stadt Münster vorbehaltlich der noch einzuholenden Zustimmung des Rates wie folgt Stellung:

Ausgangslage

Mit Schreiben vom 04.05.2011 hatte die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung der Stadt Münster eine Voruntersuchung zum Ersatz der Prinzbrücke mit insgesamt fünf Planvarianten übersandt. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung teilte seinerzeit mit, dass für den Ersatz der Prinzbrücke auf der Grundlage der Varianten das Planfeststellungsverfahren vorbereitet werden soll. Die Stadt Münster wurde deshalb vorab um planungsrelevante Hinweise gebeten.

Als Ergebnis der Prüfung der fünf Varianten durch die städtischen Ämter wurde der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung mit Schreiben vom 29.07.2011 folgendes mitgeteilt:

Konten der Stadtkasse

Sparkasse Münsterland Ost	Kto.- Nr. 752	(BLZ 400 501 50)	IBAN DE10 4005 0150 0000 0007 52	BIC WELADED1MST
Volksbank Münster eG	Kto.- Nr. 4200800	(BLZ 401 600 50)	IBAN DE21 4016 0050 0004 2008 00	BIC GENODEM1MSC
Deutsche Bank Münster (und andere)	Kto.- Nr. 047000500	(BLZ 400 700 80)	IBAN DE25 4007 0080 0047 0005 00	BIC DEUTDE3B400

Zentrale Verbindungen

Hauptvermittlung (0251) 492-0
Telefax (0251) 492-7700
Stadtverwaltung@stadt-muenster.de
www.muenster.de/stadt

„Bei der vorhandenen Prinzbrücke handelt es sich um ein technisches Baudenkmal. Hier wurde ein besonderes Konstruktionsprinzip gewählt, sodass die Brücke nicht nur ihre besondere ortsgeschichtliche Bedeutung für Hilstrup hat, sondern auch verkehrs- und technikgeschichtliche sowie wissenschaftliche Gründe den Denkmalwert begründen.

In den Voruntersuchungen zur Erneuerung der Prinzbrücke, die der Stadt zur Stellungnahme vorgelegt wurden, wird immer davon ausgegangen, dass die vorhandene Brücke ersetzt werden muss. "Aufgrund des Bauzustandes ist die Prinzbrücke Nr. 66 durch ein neues Bauwerk zu ersetzen."

Bisher muss die Stadt Münster jedoch davon ausgehen, dass die Prinzbrücke erhalten und instand gesetzt werden kann. Es liegen der Denkmalpflege, hier der Bezirksregierung Münster als zuständige Denkmalbehörde, keine prüffähigen Unterlagen vor. Bisher wurde die Standsicherheit der Brücke in verschiedenen Gutachten geprüft, aber es wurde nicht geprüft, ob und mit welchem Aufwand (konstruktiv und finanziell) eine Instandsetzung und weitere Nutzung der Prinzbrücke möglich ist.

Die Stadt Münster muss daher nach ihrem derzeitigen Kenntnisstand davon ausgehen, dass die Prinzbrücke erhaltensfähig ist. Die Prüfung der Planungsvarianten erfolgte daher unter dem Aspekt, ob die vorhandene Brücke nach einer erforderlichen Restaurierung wieder eine Funktion übernehmen kann. Dies ist ausschließlich bei den Varianten 4 und 5 der Fall. In der Gegenüberstellung dieser beiden Varianten wird die Variante 5 als verkehrstechnisch günstiger beurteilt, da der Erschließungsverkehr des Gewerbegebietes Nobelstraße getrennt vom Radfahrer- und Fußgängerverkehr geführt wird. Dies bedeutet einen erheblichen Verkehrssicherheitsgewinn. Ich bitte, daher für die weiteren Planungen die Variante 5 zugrunde zu legen.

Ich weise darauf hin, dass der Raum nördlich der Prinzbrücke als schutzwürdiges Biotop in der Stadtbiotopkartierung ausgewiesen ist. Der Bereich nördlich der L 885 ist zudem in der Waldkartierung als Waldfläche ausgewiesen.

Für das Vorhaben ist aus Sicht der Unteren Landschaftsbehörde im Rahmen der Planfeststellung eine Vorprüfung und eine artenschutzrechtliche Prüfung zu erstellen. Auch ein landschaftspflegerischer Begleitplan ist für das Vorhaben zu erarbeiten. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen liefern Daten für die landschaftspflegerische Einschätzung der Varianten bezogen auf ihre Wirkungen für die Umwelt.

Von hier ist vorgesehen, die fünf Varianten nach den Sommerferien der Bezirksvertretung Münster-Hilstrup und dem Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft vorzustellen und die Variante 5 als Vorschlag der Stadt Münster für die weiteren Planungen beschließen zu lassen.

Insofern erfolgt diese Stellungnahme unter Vorbehalt des noch ausstehenden Beschlusses.“

Der Ausschuss für Stadtplanung, Stadtentwicklung, Verkehr und Wirtschaft hat die in seiner Sitzung am 25.11.2011 nach Vorberatung in der Bezirksvertretung Münster-Hilstrup die Stellungnahme der Stadt Münster nachträglich bestätigt (Vorlage Nr. V/0572/2011).

Mit Schreiben vom 27. Januar 2012 übersandte die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung der Stadt Münster eine Gutachterliche Stellungnahme der Montec GmbH, Magdeburg /

Meyer + Schubart, Wunstorf zur Sanierbarkeit der Prinzbrücke und einen Kostenvergleich. Untersucht wurde drei Varianten:

Variante I: Sanierung der Prinzbrücke mit Austausch beschädigter Bauteile

Variante II: 1:1 Neubau

Variante III: Neubau heutiger Bauart.

Das Gutachten führt zur Variante I folgendes aus:

„Bei dieser Variante zur Sanierung des historischen Bauwerks sind folgende Randbedingungen zu berücksichtigen:

- *Austausch geschädigter Bauteile des Stahltragwerks*
- *Hebung des Bauwerks für die Vergrößerung der Durchfahrtshöhe des Kanals um 1,15m*
- *Für den Anschluss des Bauwerks an die vorh. Verkehrsflächen ist eine Reduktion der Bauhöhe durch den Umbau der Querträger und der Fahrbahnkonstruktion erforderlich*

Nach derzeitigem Kenntnisstand müssen ca. 30-50% aller Bauteile (z.B. Bögen, Querträger, teile der Zugbänder) ausgetauscht werden.

Der genaue Umfang der auszutauschenden Bauteile ist erst nach dem Abstrahlen des Tragwerks und dem Abtragen der Fahrbahn erkennbar. Die im Gutachten des Büros PSP von 1998 prognostizierte Restnutzungsdauer wird durch eine Instandsetzung zunächst nur ermöglicht, nicht jedoch verlängert.

Durch eine Instandsetzung können alle akuten Schäden des Bauwerks behoben werden. Die Gefahr einer Rissbildung aufgrund der Ermüdung des Grundmaterials der verbleibenden Bauwerksteile besteht weiterhin.

Werden bei den Arbeiten Ermüdungsrisse, auch Mikrorisse festgestellt, so ist eine Verringerung der Restnutzungsdauer zu erwarten.

Aufgrund einer Berechnung nach der zwischenzeitlich eingeführten Nachrechnungsrichtlinie für stählerne Straßenbrücken ist die Restnutzungsdauer neu zu ermitteln.

Unter Beibehaltung von Verkehrsbeschränkungen, wie z.B. einspuriger Verkehrsführung und Abstandsgebot für Lkw wäre ein weiterer Betrieb bei erhöhtem Inspektionsaufwand der Brücke (rechtzeitige Feststellung von Rissen an tragenden Bauteilen) über einen Zeitraum von 20-30 Jahren möglich

*Aufgrund des hohen Alters der Originalbauteile ist ein uneingeschränkter weiterer Betrieb unter ermüdungsrelevanter Straßenbelastung auch nach einer Teilsanierung nicht möglich. **Eine Nutzung als Geh- und Radwegbrücke ist nach einer Teilsanierung für mindestens weitere 50 Jahre möglich.***

Die Mehrkosten gegenüber einem Neubau werden in dem Gutachten mit 1,70 Mio. EUR beziffert, wobei in der Kostenermittlung vom Bau einer Behelfsbrücke während der Brückensanierung ausgegangen wurde. Diese kann jedoch beim Bau des geplanten Auf-fahrtsohres entfallen.

Die Gutachter schränken ein, dass die Kostenermittlung für die Variante I mit deutlich größeren Risiken im Vergleich zu den Neubau-Varianten behaftet ist und führen aus:

„Für die Sanierung wurde entsprechend dem vorliegenden Kenntnisstand von einem Austausch von 120 t Baustahl ausgegangen. Dieser Umfang kann sich aber nach genauer Beurteilung des Bauwerks nach dem Abtragen der Fahrbahnplatte und des alten Korrosionsschutzes noch deutlich, bis zu ca. 50%, erhöhen. Es kann also letztlich erst während der Sanierung abschließend beurteilt werden, ob eine Sanierung wirtschaftlich ist oder ein Neubau erforderlich wird.“

Ein Erhalt der Prinzbrücke ist somit grundsätzlich möglich.

Im Planfeststellungsverfahren wird ausgeführt, dass die Prinzbrücke zu den Brückenbauwerken gehört, bei denen eine Instandsetzung mit dem Ziel der Wiederherstellung der erforderlichen Standsicherheit mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand nicht möglich ist. Dieses wird nicht durch ein entsprechendes neues Gutachten belegt.

Zusammenfassung

Die Entwicklung des Auffahrtsohres erfolgte unter der Voraussetzung, die historische Prinzbrücke vom Kraftfahrzeugverkehr zu entlasten und sie nach statischer Instandsetzung weiterhin als Fußgänger- und Radfahrerbrücke zu nutzen. Nur so wäre der vorgesehene Eingriff in Natur und Landschaft mit der Vernichtung einer wertvollen innerstädtischen Waldfläche zu rechtfertigen. Da die Planfeststellung nunmehr von einem Brückenneubau ausgeht, sind die Grundlagen für den Bau eines Auffahrtsohres nicht mehr gegeben.

Fazit

Die Stadt Münster lehnt das Vorhaben in der geplanten Form ab und fordert weiterhin den Erhalt der Prinzbrücke als Fußgänger und Radfahrerbrücke. Sofern im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens der Abriss der denkmalgeschützten Prinzbrücke entschieden werden sollte, wird seitens der Stadt Münster die Durchführung einer erneuten Variantendiskussion gefordert, die von einem Erhalt der wertvollen Waldfläche ausgeht.

Zur offengelegten Planung nimmt die Stadt Münster entsprechend Anlage Stellung.

Diese Stellungnahme wird dem Rat nach seiner Neukonstituierung zur Beschlussfassung vorgelegt.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung

gez.

Schultheiß
Stadtdirektor

Anlage

Anlage

zur Stellungnahme der Stadt Münster vom 03.06.2014

Liegenschaftliche Belange

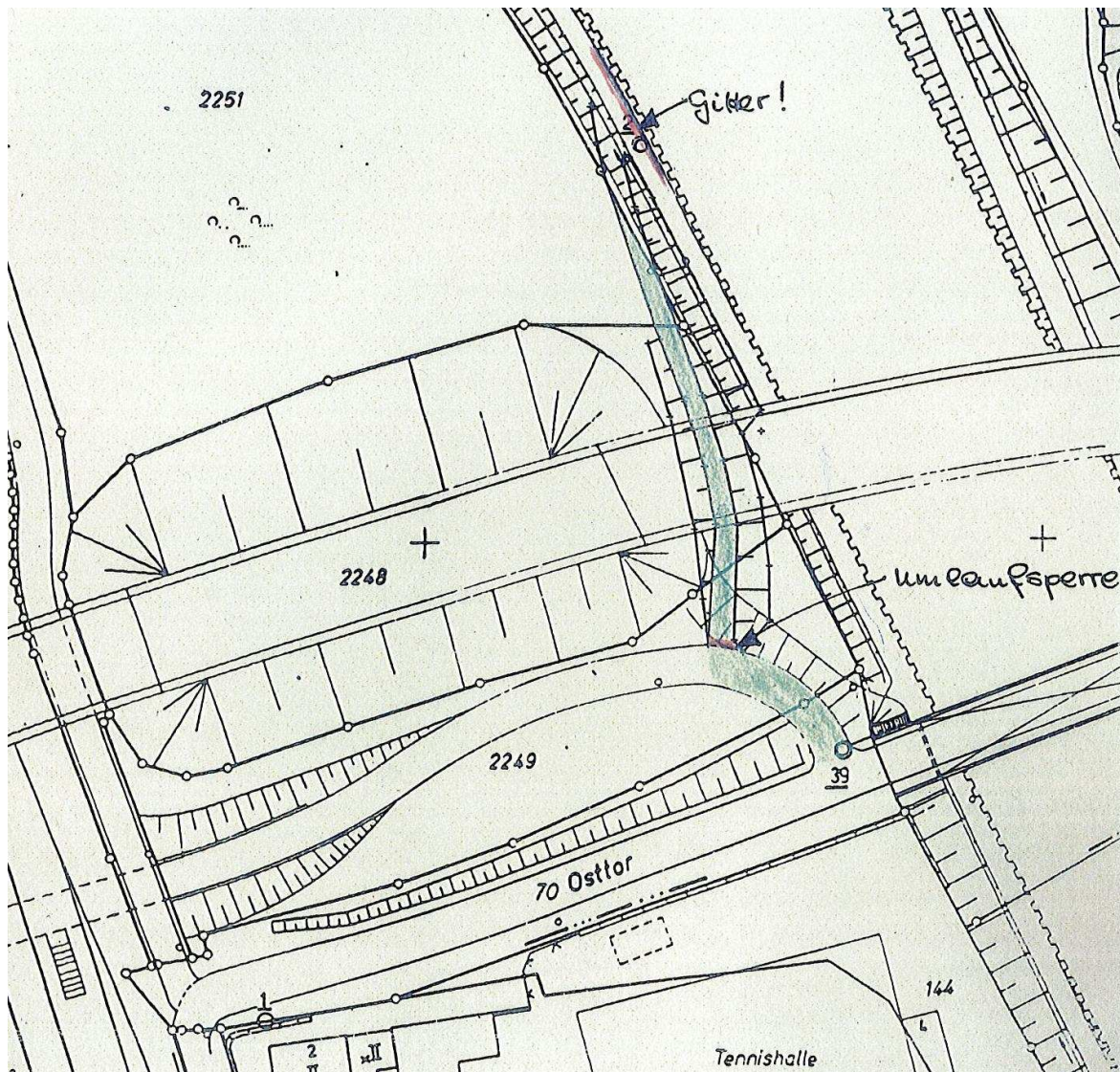
Aus liegenschaftlicher Sicht bestehen keine grundsätzlichen Bedenken. Folgendes ist jedoch zu beachten:

Es besteht ein Gestattungsvertrag mit dem WSA Rheine u. a. für die im Lageplan grün gekennzeichneten Wegefläche zur Nutzung durch das WSA als Verbindungsweg zum Betriebsweg des DEK. Die Kündigungsfrist beträgt 3 Monate zum Ende eines Kalendermonats.

Die auf städtischen Flächen neu zu errichtenden Straßenverbindungen sind zu widmen.

Die Zufahrtsmöglichkeiten zu den städt. Restflächen (Wald) im Bereich der neuen Auffahrt sind sicherzustellen.

Für die temporäre Inanspruchnahme städtischer nicht gewidmeter Flächen ist mit dem WSA vorab eine vertragliche Regelung zur Nutzung abzuschließen, insbesondere mit Übernahme der Verkehrssicherungspflichten, Haftung, Unterhaltung und Wiederherstellung.



Tiefbautechnisch Belange

1) Zum Teil 1 Erläuterungsbericht

- Pkt. 2.3 Brückenanlage

Gemäß der Planung ist ein Füllstabgeländer vorgesehen. In den Gesprächen zuvor, die aufgrund der Neuplanung Prinz-Brücke geführt wurden, wurde angeregt, ein filigranes Geländer mit horizontalen Stäben vorzusehen. Die Ausführung ist gemäß ZTV-Ing. 8.4 zu tätigen.

- Pkt. 2.3.1 Geh- und Radweggestaltung

Die seitlich der Widerlager vorgesehenen Zugangstreppen sind als reine Dienstreppen geplant. Die Verkehrssicherungspflicht übernimmt die WSV. Hier sind Grundstückserwerbe vorgesehen. Eine Nutzung dieser Treppen als Zugänge für die Öffentlichkeit ist aus den Planungsunterlagen nicht ersichtlich. Somit sind die Anforderungen an die Barrierefreiheit seitens der Stadt nicht vorhanden.

- Pkt. 2.4 Straßenanbindung zum Gewerbegebiet Nobelstraße

Das Längsgefälle der Nebenrampe ist mit 10 % auf einer Länge von 24 m zu groß. Die Erschließung des Grundstückes und der städtischen Wegeparzelle ist nicht barrierefrei. Das Längsgefälle ist zu reduzieren. Der Oberbau der neuen Straßenanbindung ist nach dem Handbuch QZ Straßenbau des Tiefbauamtes auszuführen.

Belastungsklasse BK 32

3,0 cm Asphaltdeckschicht SMA 8 S

8,0 cm Asphaltbinderschicht AC 22 BS

14,0 cm Asphalttragschicht AC 32 TS

45,0 cm Schottertragschicht 0/45

70 cm Gesamtkonstruktion (F3)

Stabilisierung gemäß Bodengutachten.

- Pkt. 4 Bereitstellung von Grundstücken

Es ist nur eine Absichtserklärung, wie man mit dem Grunderwerb umgehen will, formuliert. Nach Durchsicht der Planung befinden sich aber Bauteile des Kreuzungsbauwerkes (Flügel, wände, Böschungen etc.) auf Flurstücken, die nicht im Eigentum des Bundes sind. Hier sind die erforderlichen Grundstückserwerbe zu konkretisieren.

- Pkt. 5 Eigentum und Unterhaltung

Unter Punkt 5.e ist eine Formulierung gewählt, für die es einer weiteren Erläuterung bedarf. Hier heißt es: „Für Verkehrsflächen auf dem Kreuzungsbauwerk, die ohne Deckschicht hergestellt sind, obliegt die Verkehrssicherungspflicht der Straßenbauverwaltung.“

Dieses ist so zu ändern, das das Wort „ohne“ durch das Wort „mit“ ersetzt wird, ansonsten ergibt sich keine Schlüssigkeit aus dieser Wortwahl (Oder ist hier der Winterdienst gemeint?).

Die gesamte Verkehrsfläche wird mit einem RHD-Belag, Kunstharzdünnbelag, ausgeführt.

Eigentümer wird der Baulastträger des Kreuzungsbauwerks, Bund.

Dadurch ergibt sich keine Verkehrssicherungspflicht für den Baulastträger der Verkehrsflächen, hier die Stadt Münster.

2) Zum Teil 2 Bauwerks- und Anlagenverzeichnis

Lfd. Nr. 1.5

Hier sollte geprüft werden, ob eine 17 m breite Einfahrt erforderlich ist.

Lfd. Nr. 1.6

Es ist zu prüfen, ob die Erschließung des Privatgrundstückes direkt von der geplanten Wendeanlage möglich ist. Die Verkehrsfläche von der Wendeanlage Richtung Kanal wäre entbehrlich.

Lfd. Nr. 2.2

Als Belag auf dem Kreuzungsbauwerk ist ein Kunstharzdünnbelag im Bereich der Verkehrsfläche vorgesehen. Diese Konstruktion ist dem Kreuzungsbauwerk zu zuordnen und der Baulastträger des Kreuzungsbauwerkes hat hier die Unterhalt- und Verkehrssicherungspflicht, sprich WSV.

Die Stadt Münster ist als Unterhaltungspflichtiger unter b) zukünftig zu streichen.

Lfd. Nr. 4.7

Die Betonrohrleitung verläuft auch längs zum Kanal im Bereich des Widerlagers und der

Flügelwände der neuen Brücke (s. Anlage Lageplan). Der Regenwasserkanal DN600 bzw. DN1200 ist an das neue Brückenbauwerk anzupassen.

Die Maßnahme ist vom Veranlasser zu tragen, da die Rohrleitung auf städt. Grundstücken längs zur DEK-Achse verläuft.

3) Zum Plan

Nr. 6 Längsschnitt Rad-Fußweg

Die Längsgefälle des Rad-Fußweges sind in den Bereichen 5,1 % auf 43,97 m und 4,97 % auf 13,59 m nicht barrierefrei.

Nr. 7 Regelquerschnitt Straßenanbindung

s. Stellungnahme zum Erläuterungsbericht 2.4

4) Zur Beleuchtung

An der neue Brücke ist die Installation von 2 Straßenleuchten im Obergurt vorzusehen. Die vorhandene Straßenbeleuchtung muss an der östlichen und westlichen Zuwegung zur Brücke angepasst werden.

Die Rampe ist im Bereich von der L 885 bis zur Einmündung der Straße Oststor zu beleuchten (s. Lageplan).

5) Allgemeine Hinweise

Die Maßnahmen, bei denen die Stadt Münster Eigentümer oder Unterhaltungspflichtiger wird, sind nach den Vorgaben der Stadt zu planen und zu bauen. Die Ausführungsplanung ist mit der Stadt abzustimmen.

Die kapitalisierten Unterhaltungs- und Erneuerungskosten für die neue Straßenanbindung von der Landesstraße L 885 zum Gewerbegebiet Nobelstraße der Umbauarbeiten in der L 885 sind der Stadt als Ablösebetrag zu erstatten.

Belange Grünflächen und Umweltschutz

Die Eingriffsermittlung für Wald (nach eigenen Berechnungen ca. 8.000 m² AB100, ta1-2,g im Bereich der neuen Anschlussstelle) berücksichtigt gemäß der Bilanzierung keine Entwertung verbleibender Teilflächen (8.000 m² - 1.967 m² - 4.418 m² = 1.615 m²). Gemeint sind Flächen, die nicht durch Versiegelung oder für Böschungen beansprucht werden aber durch Zerschneidung und Verinselung indirekten Projektwirkungen ausgesetzt sind. Sie sind in der vorgelegten Bewertung mit 8 Wertpunkten taxiert. Zukünftig ist der Gehölzbestand aber nicht mehr durch den geschlossenen Wald geschützt und läuft Gefahr, dass die Bäume zum Erhalt der Verkehrssicherheit sowie zur Vermeidung des Windwurfes gefällt werden müssen. Auch ein Waldinnenklima wird sich auf Grund der Kleinräumigkeit nicht wieder einstellen können. Einbußen des ökologischen Wertes sind somit unausweichlich. Die Restflächen gehen somit nicht mehr über den Charakter eines Straßenbegleitgrüns hinaus und müssen gemäß ihrem tatsächlichen Wert in der Bilanzierung berücksichtigt werden.

Da nicht auszuschließen ist, dass auch ein erhöhter Krankheitsbefall den verbleibenden Baumbestand mit Lebensraumfunktion in der ehemaligen Waldfläche deutlich reduzieren wird, bitte ich auch zu prüfen, ob der fehlende Erhalt älterer Bäume, hinsichtlich des Artenschutzes Einfluss auf die Verträglichkeit des Vorhabens nehmen kann.

Des Weiteren fehlen in den Unterlagen der Planfeststellung Hinweise auf die Vorgaben der Artenschutzuntersuchungen für die Baudurchführung. Ich bitte den Antragsteller aufzufordern dies vor Baubeginn nachzuholen. Vorgaben zur Beleuchtung der Bauwerke und den Zeitpunkt der Fällarbeiten müssen einvernehmlich mit der Landschaftsbehörde abgestimmt werden. Sie sind Bestandteil des Artenschutzkonzeptes.

Ich wiese zudem darauf hin, dass der finanzielle Verlust des städtischen Waldes und der Gehölze im öffentlichen Raum entschädigt werden muss. Dies gilt auch für den zusätzlichen Pflegeaufwand, der sich im Bereich der neuen Straßentrasse beachtlich erhöht. Die Unterhaltung des neuen straßennahen Grüns ist bedeutend aufwendiger als bei einer Waldfläche.

Zu allgemein sind die im LBP gemachten Angaben zur Durchführung der Gestaltungs- und Kompensationsmaßnahmen. Sie bedürfen der Konkretisierung. Zudem bitte ich zu berücksichtigen, dass zur Wiederherstellung des Gehölzbestandes G1 auch Bäume 1. Ordnung wie Stieleiche und Buche in der Artenliste und Pflanzung zu berücksichtigen sind, um einen gestuften Aufbau des neuen Gehölzstreifen gem. der heutigen Struktur zu erreichen. Für sämtliche Pflanzmaßnahmen und Ansaaten ist ein landschaftspflegerischer Ausführungsplan vorzulegen und einvernehmlich mit der Unteren Landschaftsbehörde der Stadt Münster abzustimmen.

Lärmschutz

Nach der sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) besteht beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen Anspruch auf Lärmschutz, wenn bestimmte Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Die Planfeststellungsunterlagen enthalten kein Schallschutztechnisches Gutachten. Auch der Erläuterungsbericht enthält zum Belang des Lärmschutzes keinerlei Aussagen. Im weiteren Verfahren ist daher durch den Vorhabenträger zu prüfen, ob Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen gegeben sind.

Stadtgestalterische Belange

Die Prinzbrücke in Hilstrup wurde mit Datum vom 13.05.2005 in die Denkmalliste der Stadt Münster eingetragen. Der Denkmalwert begründet sich aus verkehrs- und technikgeschichtlichen, sowie wissenschaftlichen Gründen. Sie wurde zwischen 1905 und 1907 zur Überquerung der Ruhr in Duisburg errichtet. 1946 wurde sie als Ersatz für die zerstörte Kanalbrücke auf den Wasserweg nach Hilstrup gebracht und den technischen und lokalen Gegebenheiten angepasst. Die besondere Bedeutung der Prinzbrücke liegt im Konstruktionssystem eines genieteten Fachwerkgerüsts aus Stahl mit einem steifen Bogenträger und Zugbändern. Die Veränderungen, die mit der Translozierung 1946 am Brückenoberbau vorgenommen werden mussten, sind ausdrücklich Teil der Denkmalbegründung.

Die Prinzbrücke schafft die Verbindung zwischen der Ende des 19. Jahrhunderts ausgebauten Marktallee zu den Werken der Fa. Max Winkelmann, heute BASF, dem Bahnhof und den neu erschlossenen Wohngebieten jenseits des Kanals (Hilstrup Ost). Ihre Lage als Querung des Dortmund-Ems Kanal in direkter Sichtbeziehung zum historischen, denkmalgeschützten Bahnhof und der ehemaligen Dampfmühle Wentrup unterstreicht ihre hohe lokale Bedeutung. Sie prägt bis heute das Ortsbild von Hilstrup.

Zu dem Planfeststellungsverfahren, das den Abriss der Prinzbrücke und ihren Ersatz durch einen Neubau vorsieht, wird aus denkmalpflegerischer und stadtbildpflegerischer Sicht Stellung genommen. Zuständig für das denkmalrechtliche Verfahren ist die Bezirksregierung Münster.